



Verein Bye Bye Abschnitt 2
Dorfstrasse 50

5512 Wohlenschwil, 12. Juni 2010

5512 Wohlenschwil
www.abschnitt2.ch
sigrist@hotmail.ch

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau
Abteilung Tiefbau
Entfeldenstrasse 22
5001 Aarau

NK 268 Umfahrung Mellingen; Anhörung gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau

Stellungnahme mit Anträgen an den Grossen Rat

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten als Beilage die Stellungnahme des Vereins Bye Bye Abschnitt 2 – Umfahrung Mellingen.

Unsere Vision ist wie Sie unschwer in unserem Briefkopf ersehen, *Umfahrung Mellingen ja, aber nicht so*. Wir stellen in unseren Ausführungen nicht den Verkehr sondern **die Natur** in den Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns.

Wir, die Gesellschaft sind verpflichtet bei allen öffentlichen Bauprojekten alle unsere Kräfte auf die Natur, Ökologie, Artenvielfalt, Schutz von Flora, Fauna, Habitat und bestehender Natur- und Tierschutzreservate zu konzentrieren und einzusetzen. Wir müssen Lösungen realisieren welche von uns, den Verkehrsteilnehmern Opfer und Kompromissbereitschaft verlangt.

Ein massvolles Wachstum der Bevölkerung ist unvermeidlich, unkontrollierbares Wachstum ist abzulehnen. Wenn der Kanton Aargau und die Gemeinde Mellingen die Vision und Strategie für die Zukunft von Mellingen festgelegt hat, muss diese Strategie unter dem Gesichtspunkt Natur, etc., wie oben beschrieben umgesetzt werden.

Aus dem Anhörungsbericht Umfahrung Mellingen kann die Vision und Strategie Mellingen teilweise erahnt werden, wir formulieren diese wie folgt:

Vision:

Mellingen - die historische Altstadt in der unversehrten natürlichen Reusslandschaft.



Strategie:

- **Umfahrung der Altstadt Mellingen mit Aufwertung der Kernzone und mit dem Bau der historischen Holzbrücke an Stelle der ausgedienten Stahlkonstruktion.**
- **Für die Zukunft, Erhalt und Sicherstellen von Natur, Ökologie, Artenvielfalt, Schutz von Flora, Fauna, Habitat und bestehender Natur- und Tierschutzreservate, Uferschutzgebiete. Entwicklung einer grossen, zusammenhängenden Auenlandschaft mit Franzosengraben, Schwarzgraben, Ägelmoos bis zur Reuss.**
- **Erhalt, Sicherung und Ausbau der bestehenden Naherholungsgebiete Mellingen Nord und Mellingen-Wohlenschwil.**
- **Nachhaltige Entwicklung und optimieren der Birrfeldstrasse und Teil der Lenzburgerstrasse bis Kreisel St. Antoni als gemischte Wohn-, Dienstleistungs- und Einkaufszone für die Ansprüche von Mellingen und der angrenzenden Gemeinden unter Einbezug des kleinräumigen Verkehrs.**
- **Entwicklung der Gebiete Geerig und Gheid als hochwertige Wohnbauzone und sicherstellen eines langsamen, nachhaltigen Bevölkerungswachstums.**

Unsere Stellungnahme mit Vorschlägen, Kritik und Anträgen ist unser Beitrag zur möglichst schnellen und kompromisslosen Realisierung der Umfahrung Mellingen, Abschnitt 1.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen, im Interesse der künftigen Generationen, der Einwohner von Mellingen und Wohlenschwil und im Namen aller unserer naturliebenden Besucher aus Nah und Fern, danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Verein Bye Bye Abschnitt 2

Präsident:

Vizepräsident

Charles Sigrist

Paul Vogler



Dorfstrasse 50

5512 Wohlenschwil

www.abschnitt2.ch

sigrist@hotmail.ch

paul.vogler@fovea.com

5512 Wohlenschwil, 25. Mai 2010/

Departement Bau, Verkehr und

Umwelt Kanton Aargau

Abteilung Tiefbau

Entfelderstrasse 22

5001 Aarau

NK 268 Umfahrung Mellingen; Anhörung gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau

Stellungnahme mit Anträgen an den Grossen Rat

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht nehmen wir die Gelegenheit wahr und erstatten zur eingangs erwähnten Anhörungsvorlage zu Händen des Grossen Rates folgende

Stellungnahme

Unsere Stellungnahme ist in vier Teile unterteilt. Teil I befasst sich mit Projekt 1 (Abschnitt 1), Teil II befasst sich mit Projekt 2 (Abschnitt 2). Teil III beinhaltet allgemeine Bemerkungen zum gesamten Projekt und Teil IV fasst Forderungen und Anträge zusammen.

TEIL I: Stellungnahme zum Projekt 1 (im Folgenden als Abschnitt 1 bezeichnet):

Abschnitt 1 umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse vom Kreisel Tanklager (K 268) bis zur Birrfeldstrasse (K 269) mit einem Reussübergang. Er entlastet den Altstadt kern Mellingen vom Durchgangsverkehr.

Einwände:

Während der Planung wurde die Begleitgruppe nicht angehört und eine demokratische Einflussnahme der Begleitgruppemitglieder war nicht erwünscht. Die Linienführung wurde diktatorisch festgelegt und eine Einflussnahme der Begleitgruppe auf die Linienführung wurde nicht zugelassen.

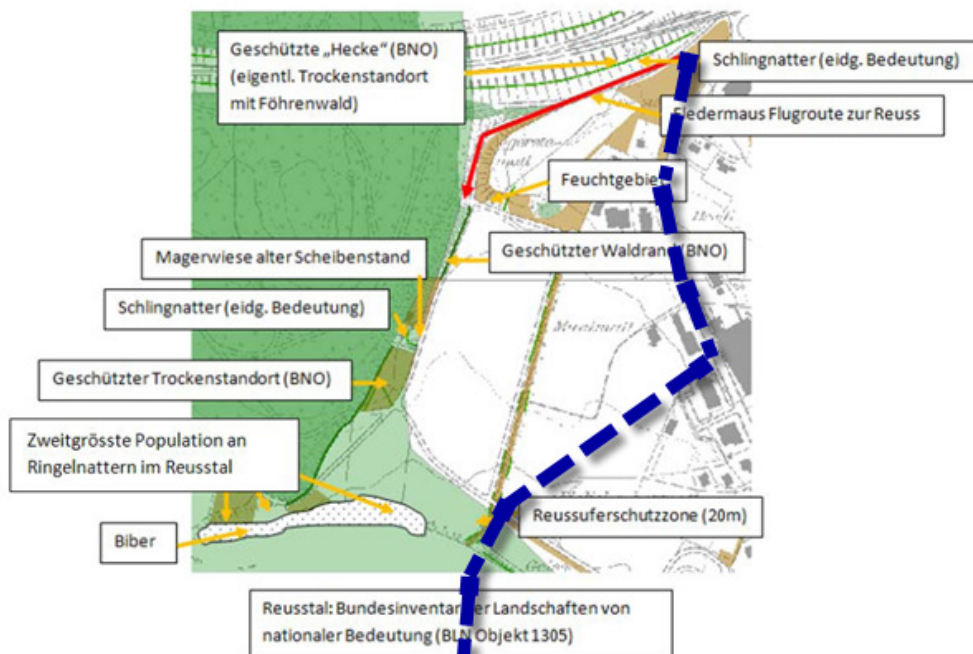
Die durch den NVM (Natur und Vogelschutzverein Mellingen) zu Handen des Planungsbüros erhobenen Daten für die UVP wurden nur selektiv ins Projekt eingebracht. Nur jene Daten welche das Projekt nicht gefährden wurden eingebracht. Der wertvolle Beitrag des NVM wurde von den Planern nicht honoriert. Die wichtigen Empfehlungen des NVM wurden bei der Linienführung nicht berücksichtigt.

Optimierte Linienführung: Die jetzt geplante Linienführung in Abschnitt 1 ist ein schwerwiegender oder teilweise zerstörender Eingriff in geschützte Gebiete für Pflanzen und Tiere und Habitate für seltene Tiere. Durch die geplante Linienführung wird das wertvolle Naherholungsgebiet im Bereich Abschnitt 1 völlig und für immer zerstört. Diese Eingriffe sind mit einer optimierten Linienführung unter allen Umständen zu verhindern. Die neue Linienführung muss wegen der hohen Sensitivität der geschützten Gebiete mindestens im doppelten minimalen Abstand von der Militärstrasse geführt werden. Der neu entstehende Gürtel muss als Sicherheitsraum für Tiere und Pflanzen angelegt werden. Die vorgeschlagenen Tierquerungen sind in der Anzahl zu erhöhen.

Wir schlagen zwei alternative Linienführungen vor (Variante 1 und Variante 2).

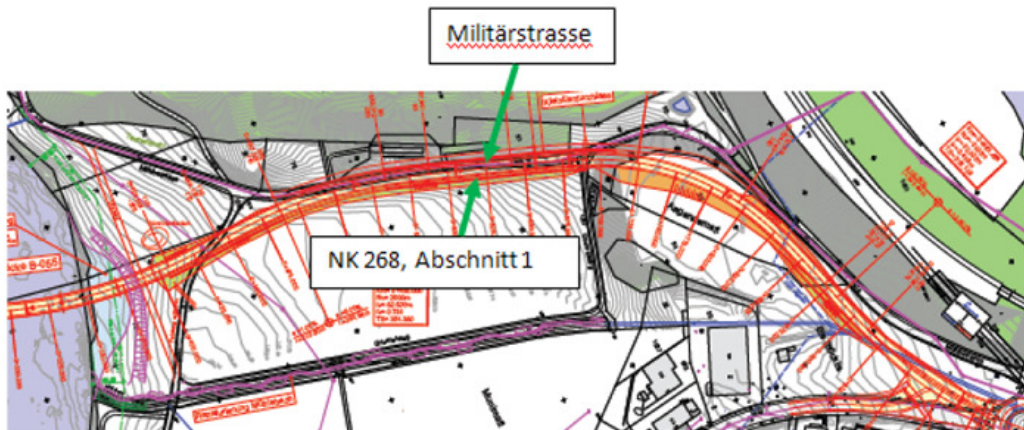
Variante 1: Bahnhofstrasse Richtung Mellingen und dann quer zur geplanten Brücke wie im jetzigen Projekt.

Bedrohte Natur auch im Abschnitt 1



Reusstal: Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN Object 1305)

Naherholungsgebiet Abschnitt 1, NK 268

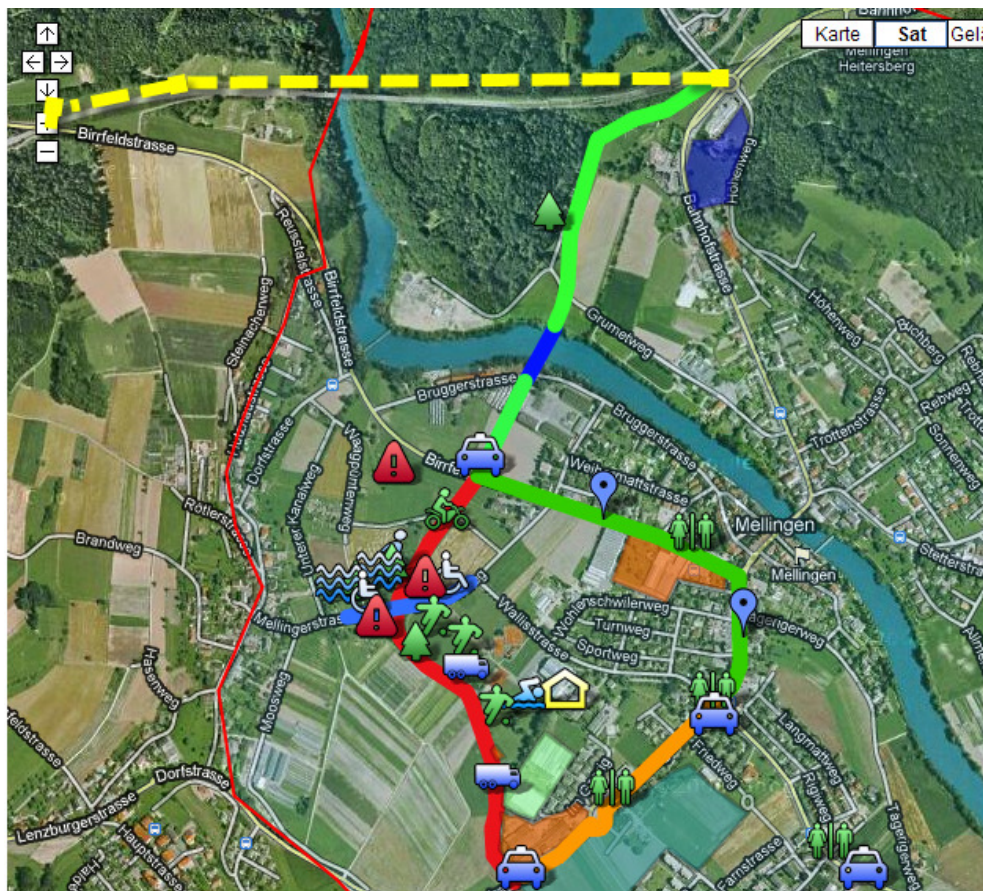


Wichtiger Naherholungsraum durch Abschnitt Nord wegrationalisiert

← → 1 von 3

Die Bevölkerung des Bergquartiers spaziert via Höhenweg (Fahrverbot) zum Kreisel Tanklager und folgt dann der sonnigen Militärstrasse dem herrlichen Gruemethügel entlang Richtung Reuss zum Reusssteg bei der ARA Mellingen.

Variante 2: Ab Kreisel Tanklager (K268) entlang der Eisenbahnlinie und Anschluss mit einem Kreisel bei der Eisenbahnüberführung (Birrfeldstrasse) ab dort Kanalisierung des Verkehrs Richtung Autobahn und via bestehende Birrfeldstrasse – Lenzburgerstrasse Richtung Bremgarten. Ein neuer Kreisel bei der Kreuzung St. Antoni wird den noch übrig bleibenden Verkehr massiv verflüssigen. Mit Variante 2 können alle Anforderungen an das Projekt erfüllt werden. Umfahrung Altstadt Mellingen, optimale Lenkung des Verkehrs und als Resultat eine optimale Aufwertung des Lebensraumes Mellingen. Diese Variante wird auch ein sehr hohes Kosten-Nutzen Verhältnis aufweisen.



Die geplante Brücke bei Stetten - Gnadental wird die Variante 2 noch zusätzlich optimal unterstützen, weil der grossräumige Verkehr sich den kürzesten Weg sucht. Baden – Niederrohrdorf - Stetten via Eggenwil – Bremgarten nach Luzern oder Baden – Niederrohrdorf - Stetten – Gnadental – Wohlen oder Baden – Niederrohrdorf - Stetten – Gnadental via Freiamt – Sins Richtung Süden. Der noch verbleibende Verkehr in Mellingen ist noch minimal und hauptsächlich kleinräumig.

Schlussfolgerung: Der Abschnitt 1 ist nicht in Frage gestellt und erreicht vollumfänglich das Projektziel, die Entlastung und Umfahrung der Altstadt Mellingen. Mit der Realisierung des Abschnitt 1 als Einzelprojekt ist das gesamte Projektziel erreicht.



1. Die neue Reussbrücke tangiert die Ufer der Reuss. Massgebend für deren Schutz ist der kantonale Nutzungsplan mit Dekret über den Schutz der Reuss und ihrer Ufer unterhalb Bremgarten vom 17. März 1966 (Reussuferschutzdekret, RUD; SAR 761.520). Die neue Reussbrücke tangiert die Sperr- und Wasserzone des Reussuferschutzdekrets. In der Sperr- und Wasserzone sind bauliche Anlagen und Veränderungen grundsätzlich untersagt. Das Projekt eines neuen Reussübergangs im Perimeter des Reussuferschutzdekrets ist das Ergebnis einer Interessenabwägung zwischen den Landschaftsschutzinteressen einerseits und den Interessen des Immissions- und Ortsbildschutzes andererseits. Bei der Stadt Mellingen handelt es sich um ein historisches Ortsbild von nationaler Bedeutung. Die Notwendigkeit und der Zweck des neuen Reussübergangs begründen den Eingriff in die geschützte Landschaft. Parallel zur Ausarbeitung des Bauprojekts ist der kantonale Nutzungsplan mit Reussuferschutzdekret anzupassen.

Die Aussage ist klar: In der Sperr- und Wasserzone sind bauliche Anlagen und Veränderungen grundsätzlich untersagt. Dabei muss es bleiben. Wenn Mellingen die Umfahrung will, dann muss ein Kompromiss auf Kosten des Ortsbildes gefunden werden. Die Natur, Umwelt und der Landschaftsschutz hat absolute Priorität. Es sind in Abschnitt 1 noch genügend Beeinträchtigungen und Störungen der Natur und Umwelt durch den Bau der Umfahrung vorhanden.

Schlussfolgerung: Das Dekret über den Schutz der Reuss und ihrer Ufer unterhalb Bremgarten vom 17. März muss ohne Wenn und Aber und ohne Kompromiss bestehen bleiben. Die Brücke im Abschnitt 1 muss neu konzipiert werden, damit das Reussuferschutzdekret nicht verletzt wird.



TEIL II: Stellungnahme zum Projekt 2 (im Folgenden als Abschnitt 2 bezeichnet):

Abschnitt 2 umfasst die Neuanlage von der Birrfeldstrasse (K 269) bis zur Lenzburgerstrasse (K 268). Er entlastet die Birrfeldstrasse und Lenzburgerstrasse hauptsächlich vom Durchgangsverkehr durch den Innerortsabschnitt von Mellingen.

Gegen die Realisierung von Abschnitt 2 sprechen eine Vielzahl von gewichtigen Gründen, welche folgend einzeln aufgeführt werden:

1. Abschnitt 2 führt durch geschützte Naturperlen

Der geplante Abschnitt 2 führt durch hochwertiges bestehendes Natur- und Tierschutzgebiet und ist ein schwerwiegender und zerstörender Eingriff in diese Schutzgebiete, welche als Naherholungsgebiet zwischen Mellingen und Wohlenschwil von der Bevölkerung genutzt und geschätzt wird. Wenn Abschnitt 2 realisiert wird, ist die zukünftige Ausweitung dieser Schutzgebiete in ein vernetztes Auenschutzgebiet für immer verunmöglicht.

Der geplante Abschnitt 2 führt durch den Grundwasserschutzbereich Au und durch das kantonale Hochwasserschutzgebiet. Das Uferschutzgebiet Franzosengraben müsste aufgehoben werden. Das Moos und das Ägelmoos sind Restmoorgebiete, diese würden unwiderruflich zerstört.

Der geplante Abschnitt 2 müsste in den Siedlungstrenngürtel gebaut werden.

2. Auszug aus Anhörungsbericht: „Das zweite Projekt ist eine Folge des ersten, da es die erforderliche Entlastung der Birrfeldstrasse ermöglicht, insbesondere bei wachsendem Verkehrsaufkommen.“

Das wachsende Verkehrsaufkommen scheint hier gewollt gefördert zu werden mit der Shoppingmeile Birrfeldstrasse und dem projektierten Supermarkt mit 5500m² Verkaufsfläche von Migros, Denner, Vögeli Shoes und andere Distributoren an der Lenzburgerstrasse. Die erhobenen Verkehrszahlen bis 2009 zeigen keine nennenswerte Zunahme des Verkehrs über die letzten 10 Jahre. Woher die plötzliche rasante Verkehrszunahme kommen soll ist nicht ersichtlich oder erklärbar.

Aktuelle Verkehrszahlen von 2010 sind nicht verfügbar. Nach der Eröffnung der Umfahrung Zürich West und der Autobahn im Knonaueramt ist der Verkehr subjektiv gefühlt in Mellingen auf allen Achsen stark zurückgegangen. Seit Februar 2010 sind in Mellingen keine Staus mehr vorhanden, ausser wenn in seltenen Fällen ein Lastwagen, der sich nach Mellingen verirrt hat, im Tor kreuzen muss. Diese seltenen Fälle werden durch die Realisierung des Abschnitt 1 gelöst. Eine weitere Abnahme des Durchgangsverkehrs durch Mellingen westlich der Reuss (inkl. Altstadt) ist mit dem geplanten Ausbau der Brücke in Stetten zu erwarten. Mit einer neuen, aktuellen Verkehrsdatenerhebung 2010 besteht allerdings für Mellingen und den Kanton das Risiko, dass die Verkehrsabnahme schon heute keine Umfahrung in Mellingen mehr rechtfertigen würde.



Forderung: Bevor das Projekt dem Grossen Rat zur Kreditbewilligung vorgelegt wird, muss eine Verkehrszahlerhebung an allen massgebenden Punkten in Mellingen durchgeführt werden. Dazu sind die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen mit der neuen Brücke in Stetten beizuziehen und zu berücksichtigen.

3. Auszug aus Anhörungsbericht: „Es ist beabsichtigt, mit der Umfahrung eine deutliche Steigerung der Wohn- und Geschäftsqualität sowie eine Aufwertung des Lebensraums in der Altstadt zu erreichen.“

Mit der Realisierung des Abschnitt 1 des Projektes wird diese Forderung erfüllt. **Die Zielerreichung kann noch massgeblich gesteigert werden, wenn mit der Eröffnung des Abschnitt 1 der Umfahrung, die Altstadt Mellingen für jeglichen Verkehr gesperrt wird.** Mit den im Vorprojekt enthaltenen flankierenden Massnahmen Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse Kreuzung St. Antoni wird die Attraktivität für den Verkehr vermindert, der Lebensraum im stadtnahen Bereich konsequenterweise gesteigert. Zwingend ist im Projekt ein Kreisel bei der Kreuzung St. Antoni als Teil des Projektes Abschnitt 1 zu realisieren.

4. Auszug aus Anhörungsbericht: „Für die Wohn- und Gewerbenutzungen ergeben sich massive Verbesserungen durch die Abnahme der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.“

Diese Aussage im Bericht zur Vernehmlassung ist irreführend. Gemäss geplantem Projekt ergeben sich nur minime Verbesserungen in der Altstadt weil sich Mellingen weigert, nach der Eröffnung die Altstadt für den Verkehr zu sperren. Aus diesem Grunde ist die Verbesserung in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffimmission verglichen mit heute nur gering. Dies hat auch das UVEK in seinem Bericht bestätigt. Hingegen wäre mit der Realisierung des Abschnitts 2 die Zunahme der Lärm und Schadstoffimmission im gesamten Bereich des Abschnitts 2 massiv höher und nicht akzeptabel. Hinzu kommt, dass vom geplanten Kreisel Lenzburgerstrasse bis zur Kreuzung St. Antoni eine vom BUV vorausgesagte Zunahme des Verkehrs auf 16000 Fahrzeuge pro Tag stattfinden wird. Für diesen Teil der Lenzburgerstrasse sind keine Schutzmassnahmen in Bezug auf Lärm-, Luftschadstoffimmissionen und Verkehrssicherheit im Projekt enthalten.

Die Gebiete links der Lenzburgerstrasse (Geerig mit Migros Shoppingcenter und realisierten und geplanten Wohnüberbauungen) und rechts davon (Gheid mit den vorhandenen und geplanten Wohnsiedlungen (CS) ist die Wohnkernzone mit weit über der Hälfte der Mellinger Wohnbevölkerung. Genau mittendurch soll der über den Abschnitt 2 umgeleitete Verkehr der Umfahrung ohne Massnahmen und Schutz durchgeführt werden.

Dieser Verkehr wird mit den geplanten Begleitmassnahmen (Verkehrsflusskontrolle mit Lichtsignal) für den Bereich Lindenplatzkreisel bei der Kreuzung St. Antoni gestaut, der Rückstau wird bis weit über den Kreisel Anbindung Abschnitt 2 und auf den Abschnitt 2 zurückgestaut. Der Verkehrsfluss Richtung Bremgarten wird blockiert.



5. Auszug aus Anhörungsbericht: „Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Altstadt auf die Umfahrung wird zudem die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert.“

Diese Aussage ist eine Behauptung und durch keine Daten erhärtet. Wo haben bis anhin in Mellingen Verkehrsunsicherheiten bestanden? Die Verwaltung und Sicherheitsabteilungen von Mellingen und den umliegenden Gemeinden haben es bis anhin, seit Jahrzehnten nicht für notwendig erachtet, in Bezug auf Verkehrssicherheit aktiv zu werden. Es bestand offensichtlich auch kein Anlass dazu. Es gibt keine Unfallstatistik, welche diese Aussage untermauert.

Die geplante Monsterüberführung Büblikon – Mellingen, ist mit 10% Steigung für die Benutzer ein Sicherheitsrisiko, da Schüler mit Fahrrad oder Töffli, Behinderte mit den Gehhilfen und motorisierten Rollstühlen, Fussgänger und die Landwirtschaft mit den bis zu 30 Tonnen schweren Geräten und Fahrzeugen alle gleichzeitig die Überführung benutzen. Das alles ohne ein sinnvolles Sicherheitskonzept.

Wie bereits im Abschnitt 4 erwähnt ist keine Begleitmassnahme auf der Lenzburgerstrasse vom Kreisel Abschnitt 2, Lenzburgerstrasse bis zur Kreuzung St. Antoni geplant. Selbstredend auch keine Sicherheitsmassnahmen für die Kinder, Schüler und Behinderten. Diese Verkehrsteilnehmer müssen die Strassen welche mit bis zu 16000 Fahrzeugen belastet werden, mit einem hohen Risiko, ohne Schutz und Sicherheit irgendwie und das mehrmals täglich queren. Dies zeigt, dass im Projekt wichtige Überlegungen und Planungen zur Sicherheit fehlen. Die auszuführenden Sicherheits- und Begleitmassnahmen gehören mit den Kostenfolgen zum Projekt, weil sie vom Projekt verursacht werden.

6. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Das Vorhaben bedeutet einen Eingriff in die ökologisch sensiblen Flächen des Ägelmoos und in die per Dekret geschützten Reussufer. Die Auswirkungen werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitkonzepts durch ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert.“ „Der Franzosengraben wird neu auf die westliche Seite der NK 268 verlegt.“

Ein Eingriff in die ökologisch sensiblen Flächen des Ägelmoos und die per Dekret geschützten Reussufer sind nicht erlaubt und deshalb kategorisch abzulehnen. Nirgends ist erwähnt, dass die Uferschutzzone Franzosengraben aufgehoben werden soll und genau in dieser Uferschutzzone soll der Abschnitt 2 gebaut werden. Eine Verlegung ist nicht möglich ohne diese Schutzzone aufzuheben. **Das landschaftspflegerische Begleitkonzept verdient den Namen nicht.** Wie schon erwähnt würde mit dem landschaftspflegerischen Begleitkonzept sogar die Artenvielfalt im Bereich Ägelmoos und Franzosengraben für viele Jahre nachhaltig gestört oder sogar zerstört werden. Das Konzept ist völlig ungenügend.

Mit keinem Wort wird im ganzen Bericht erwähnt, dass der Franzosengraben ein Uferschutzbereich ist und im Grundwasserschutzbereich Au liegt. Dieser Fakt ist im aktuellen Zonenplan Mellingen eingetragen. Der Franzosengraben ist ein absolut hochsensibler mit dem Ägelmoos vernetzter Lebensraum. Ohne die Vernetzung mit dem Franzosengraben ist das Ägelmoos, ein Schutzobjekt von nationaler Bedeutung, in seiner Existenz hochgradig gefährdet.

Einen Kreditantrag an das Parlament vorzubereiten und zu schicken, ohne Wissen über die Folgekosten ist nicht zu verantworten. „Sie bedingen eine sorgfältige weitere Planung ...“ und es wurde im Abschnitt 2 keine UVP1 noch eine UVP 2 gemacht. Wären diese Aufgaben als Teil der Planung seriös gemacht worden, hätte sich das BUV den Aufwand für die Projektierung für den Abschnitt 2 ersparen können.

Das Ägelmoos ist ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung und fällt deshalb unter Artikel 18a des erwähnten Bundesgesetzes. Die Anforderungen und die Anwendung von Art. 18a erlauben kaum den Bau des Abschnitts 2 im geplanten Bereich. Wenn der Abschnitt 2 trotzdem weiter projektiert und zur Umsetzung vorgeschlagen wird, wird ein Gang ans Bundesgericht wohl notwendig. Wir sind überzeugt, dass das Gericht den Bau des Abschnitts 2 verbieten wird.

7. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Abschnitt 2 kann als Fortsetzung von Abschnitt 1 gesehen werden, wobei die Funktionalität und der Nutzen von Abschnitt 1 unabhängig vom Abschnitt 2 gegeben sind. Hingegen ist das Kosten-/Nutzenverhältnis von Abschnitt 2 ohne vorherige Realisierung von Abschnitt 1 ungleich schlechter als bei der Ausführung der gesamten Umfahrung.“

Mit der in Bezug auf Naherholung, Natur und Ökologie und Reussuferschutzdekret richtigen Realisierung des Abschnitt 1 wird das Ziel des Projektes, die Umfahrung der Altstadt Mellingen vollumfänglich erreicht. Abschnitt 2 ist **keine** Fortsetzung des Abschnitt 1, sondern eine unnütze Zwängerei der Stadt Mellingen. Der Verkehr wird aus der Gewerbezone in die Natur und nach dem Ende des Abschnitts 2 an der Lenzburgerstrasse durch das hochkonzentrierte Wohngebiet Geerig Gheid geleitet. Dafür muss das Naherholungsgebiet Mellingen-Wohlenschwil, das Naturschutzgebiet Ägelmoos und das Uferschutzgebiet Franzosengraben zerstört werden. Der Abschnitt 2 führt durch den Grundwasserschutzbereich Au, die kantonale Hochwasserschutzzone und den Siedlungstrenngürtel. Das sind alles Gebiete und Zonen in denen keine Bauten wie die Umfahrung Abschnitt 2 realisiert werden dürfen.

8. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Für das Gesamtprojekt sind ein landschaftspflegerisches Begleitkonzept mit ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, die Umweltverträglichkeitsprüfung 1. Stufe und die flankierenden Massnahmen zur Verkehrsumlagerung aus der Altstadt auf die Umfahrung erarbeitet worden.“

Abschnitt 2: Im Projekt enthalten sind ein ca. 130 m langer und 2.0 m hoher Lärmschutzdamm auf der Ostseite der NK 268 ausgehend vom Kreisel Birrfeldstrasse, ein 1.25 m hoher Lärmschutzdamm auf der Westseite der NK 268, der vom Kreisel Birrfeldstrasse bis an das Überführungsbauwerk Bübliklerstrasse reicht und der bereits bestehende Sicht- und Lärmschutzdamm entlang der Mellinger Sportanlagen. Zudem werden die Dämme der Überführung Bübliklerweg zu Lärmschutzzwecken genutzt.

Der geplante Abschnitt 2 durch das Naherholungsgebiet Mellingen-Wohlenschwil und im Siedlungstrenngürtel verlangt nach einer speziellen Betrachtung mit Sicht auf den Lärm- und Sichtschutz. Die im Projekt vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen sind völlig ungenügend und deshalb zurückzuweisen. Der Lärmschutz muss um mindestens eine Grössenordnung unter der minimalen Norm liegen, damit im Falle einer unerwarteten Realisierung des Abschnitts 2 die hochwertigen Siedlungsgebiete im Sinne von



Ausgleichsmassnahmen geschützt werden. Ein Ansatz ist, ein durchgängiger, transparenter Lärmschutz mit integrierter Fotovoltaik Anlage zu erstellen.

Schlussfolgerung: Wegen der als erhöht, über dem Terrain liegenden geplanten Strasse ist es kaum möglich einen ästhetisch, nicht störenden Lärmschutz zu erstellen ohne dass dieser Lärmschutz die Funktion einer Trennmauer zwischen Mellingen und Wohlenschwil bekommt (Berlinermauer wird zur Mellingermauer.)

9. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Altstadt: Die Zufahrt zur beziehungsweise aus der Altstadt über das Westtor wird während der Spitzenstunden am Morgen, am Abend und eventuell am Mittag gesperrt. Für LKW, ausgenommen Zubringer, besteht ein grundsätzliches Fahrverbot.“

Das Projektziel der Umfahrung Mellingen ist die Umfahrung der Altstadt Mellingen. Es kann nicht sein, dass mit Berücksichtigung und umsetzen unserer und weiterer zwingender Forderungen für 60 bis 80 Millionen Franken eine Umfahrung gebaut wird und dann gleichzeitig die Durchfahrt durch Mellingen weiter erlaubt wird. Mit der Inbetriebnahme des Abschnitt 1 ist die Durchfahrt durch Mellingen aufzuheben und die Altstadt verkehrsfrei zu machen. Alle Parkplätze in der Altstadt sind aufzuheben.

10. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Knoten St. Antoni Im Betriebszustand nach der Realisierung des 2. Abschnitts kann der Verkehr an der bestehenden Lichtsignalanlage St. Antoni durch Optimierung der Vorsortierung und der Grünzeiten aktiv gesteuert werden. Die Attraktivität der Umfahrung wird mit Massnahmen über die Lichtsignalanlage sowie an der Lenzburg- und Birrfeldstrasse erhöht. Die Akzeptanz für die Umfahrung wird damit gesteigert.“

Die Argumentation des Projektteams ist absolut nicht durchdacht und die Aussagen sind zu bezweifeln. Eine Umfahrung zu planen, den Verkehr aus der Gewerbezone in die Natur umzuleiten und nachher durch das dichte und grösste Wohngebiet zurückzuführen und an der neuralgischen Kreuzung St. Antoni mit einem Lichtsignal gesteuerten Verkehrsmanagement vorsätzlich aufzuhalten und zu stauen, ohne in der Lenzburgerstrasse Richtung Wohlenschwil Massnahmen, auch nicht für Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und den öffentlichen Verkehr und ohne Lärmschutz für das grösste Wohngebiet von Mellingen zu planen, zeugt von Unkenntnis der Situation oder ganz einfach von planerischen Versäumnissen. Der Knoten St. Antoni muss mit oder ohne Abschnitt 2 als Kreislauf umgesetzt und geändert werden, damit der Verkehr verflüssigt wird. Diese Anforderung ist zwingend notwendig, mit Kostenfolge für das Projekt.

11. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Grundwasser und Oberflächengewässer, Grundwasser Im Projektierungsperimeter respektive der näheren Umgebung sind keine Grundwasserschutz zonen vorhanden. Im Bereich des Knotens Tanklager ist ein kantonales Interessengebiet für Grundwassernutzung betroffen. Die gemessenen Ruhe-Grundwasserspiegel liegen relativ oberflächennah. Die meisten Messungen liegen im Bereich zwischen 1.3–2.3 m unter Terrain. Der Bereich des Scheibenstands weicht mit einem Grundwasserstand von 2.6 m unter Terrain und der Bereich des Franzosengrabens mit 0.7 m unter Terrain von diesen Messungen ab. Die indirekten Auswirkungen über eine verminderte Grundwasseranreicherung infolge erhöhten



Versiegelungsgrades werden wegen der schlechten Sickerleistung des Untergrunds als gering beurteilt.“

Beide Abschnitte der geplanten Umfahrung liegen im Grundwasserschutzbereich Au. Dies wird in der Zusammenfassung und im Dokument „Anhörungsbericht“ unterschlagen.

Grundwasserschutzgebiet Au

Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren Grundwasservorkommen und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Ob ein Grundwasservorkommen nutzbar ist, hängt von der Grundwassermenge und -qualität ab. Ob in absehbarer Zeit ein Bedarf besteht, das Grundwasser zu nutzen, ist dabei unerheblich.

Einschränkungen für Bauten

Wer in diesem Gewässerschutzbereich baut oder eine Anlage ändert, braucht eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung des Kantons. Es bestehen unter anderem Einschränkungen in Bezug auf die Errichtung von Lageranlagen für wassergefährdende Flüssigkeiten (z.B. Brenn- und Treibstoffe sowie Schmiermittel) und für Bauten, die ins Grundwasser reichen.

Kein Materialabbau erlaubt

Im Gewässerschutzbereich Au darf kein Material unterhalb des Grundwasserspiegels abgebaut werden; d.h. eine mindestens 2 m mächtige, natürlich gewachsene Materialschicht über dem Grundwasserspiegel muss erhalten bleiben.

Mit dem Gewässerschutzbereich Au soll erreicht werden, dass alle nutzbaren Grundwasservorkommen ungeschmälert erhalten bleiben und ihre wichtige Rolle im gesamten Ökosystem und als Trinkwasserressource der Schweiz auch in Zukunft erfüllen können.

[Artikel 31, Absatz 1, Buchstaben 1 und b :](#)

Wer in den besonders gefährdeten Bereichen, z.B. Gewässerschutzbereich Au, (Art. 29 Abs. 1) sowie in Grundwasserschutzzonen und -arealen Anlagen erstellt oder ändert oder wer dort andere Tätigkeiten, die eine Gefahr für die Gewässer darstellen, ausübt, muss die nach den Umständen gebotenen Massnahmen zum Schutz der Gewässer treffen; insbesondere muss er:

- a. die Massnahmen nach Anhang 4 Ziffer 2 treffen;
- b. die erforderlichen Überwachungs-, Alarm- und Bereitschaftsdispositive erstellen.

[Anhang 4, Ziffer 211, Absatz 2:](#)

Im Gewässerschutzbereich A₀ dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird.

Schlussfolgerung: Da der Grundwasserspiegel im Abschnitt 2 zwischen 0 bis 0.7 bis 1.3m unter dem Terrain liegen ist es gesetzlich untersagt, in diesem Perimeter die Strasse zu errichten. „***Es muss eine mindestens 2 m mächtige, natürlich gewachsene ...***“ Die Strasse soll aber noch 1 m über bestehendes Terrain gelegt werden, dazu müsste noch der



Sumpfund bis auf die Kiesschicht ausgehoben und verdichtet werden. In diesem Bereich gibt es nirgends eine 2m mächtige natürlich gewachsene Materialschicht über dem Grundwasserspiegel. Nirgends kann im Bericht gelesen werden, dass die Strasse im Abschnitt 2 in die Luft gebaut wird, also auf Pfähle gehängt wird. Dies kann nur heissen, dass das Projekt nicht richtig geplant ist oder die Vorgaben aus dem Grundwasserschutzbereich Au negiert worden sind.

12. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Überführung Büblikerweg, Auch in Abschnitt 2 werden die Dämme (Überführung Büblikerweg, Anschluss Lenzburgerstrasse) als Erstes geschüttet werden, um Setzungen bereits frühzeitig abklingen zu lassen. Anschliessend wird das Überführungsbauwerk Büblikerweg mit dem Verbindungsstück der NK 268 zur Birrfeldstrasse erstellt. Danach steht die Neutrassierung und Öffnung des Franzosengrabens an, die vom Bau des Kreisels Lenzburgerstrasse mit dem Kleintierdurchlass gefolgt wird. In einer weiteren Phase wird der Strassenbau vom Büblikerweg bis zur Lenzburgerstrasse verwirklicht.“

Wie aus den Projektunterlagen ersichtlich ist, ist diese Überführung mit 10% Steigung nicht behindertengerecht geplant. **RR Beyeler erwiderte** an der Präsentation des BUV in Mellingen am 4.3.2010 vor 450 Bürgern dem Fragesteller an Gehhilfen (Stöcken) auf die Frage der behindertengerechten Ausführung der Überführung: *ja, die Überführung kann nicht behindertengerecht ausgeführt werden. Wegen der wenigen Behinderten und alten Leuten welche zwischen Mellingen und Wohlenschwil verkehren, können wir diese nicht behindertengerecht bauen, das würde den Kostenrahmen bei weitem sprengen und die Überführung zum Monsterdamm machen, der würde auch nicht in die Landschaft passen.*

Anforderungen an eine behindertengerechte Überführung sind: Maximal 6% Steigung oder Gefälle. Trennung des Fussgänger- / Behindertenbereiches von der Fahrbahn. Alle 50 m eine horizontale Erholungsplattform für die Behinderten.

Schlussfolgerung: Sollte der Abschnitt 2 wider Erwarten gebaut werden, muss die Überführung Büblikerweg behindertengerecht und mit einem hohem Mass an Sicherheit für die nichtmotorisierten (Schüler zu Fuss, Fahrrad, Mofa und Behinderte und Senioren sowie Familien mit Kleinkindern) und dem landwirtschaftlichen Schwerverkehr ausgeführt werden. Die Überführung wird unter diesen Aspekten mehr als 300 m lang. Vor dem Kreditantrag an das Parlament ist zwingend diese Neuprojektierung der Überführung zu machen und die zusätzlichen Kosten im Kreditantrag zu berücksichtigen.



TEIL III: Allgemein

1. Auszug aus Anhörungsbericht: „Die Kosten des Abschnitts 1 betragen 24,6 Millionen Franken, die des Abschnitts 2 betragen 11,3 Millionen Franken. Die Gesamtprojektkosten sind daher auf 35,9 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2009). Unter Einbezug der Entschädigungen für die Instandstellung der an die Stadt Mellingen abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte resultieren 36,5 Millionen Franken. Die Stadt Mellingen beteiligt sich mit einem Betrag von 20 % (7,2 Millionen Franken) am Umfahrungsprojekt.“

Die Kosten für die Umfahrung Abschnitt 1 sind unter Berücksichtigung der hier aufgeführten Forderungen neu zu berechnen und im Kreditantrag an den Grossen Rat als Maximalbetrag auszuweisen. Dabei sind im Abtretungsvertrag der bestehenden Reussbrücke mit Mellingen auch die Kosten für die Optimierung der bestehenden Reussbrücke wegen Hochwasserschutz mit einer hydraulischen Hebemechanik oder, wenn dies technisch nicht realisierbar ist, mit dem Neubau der Brücke in den Kredit mit einzuschliessen.

Das Kernziel der Umfahrung ist, die Altstadt Mellingen zu umfahren und mit dieser Massnahme die Altstadt von Lärm und Immissionen zu befreien. Dadurch wird das historische Ortsbild nachhaltig geschützt, die Lebensqualität in der Stadt massiv verbessert. Die Stadt Mellingen hat mit der Neugestaltung der Strassen und Gassen im Altstadtbereich bereits massive Investitionen ausgelöst und Teilprojekte sind umgesetzt.

Weil die alte Stahlbrücke wie im Hochwasserbericht des BUV letztendlich sowieso neu gebaut werden muss, gibt es nur EINE echte Lösung, welche alle Ansprüche aus dem Kernziel optimal unterstützt. Nach Inbetriebnahme des Abschnitt 1 ist die Stahlbrücke abzubauen und durch eine Holzbrücke zu ersetzen. Diese Holzbrücke soll der historischen Brücke möglichst nahe nachgebaut werden. Es ist aber die neuesten Erkenntnisse des Hochwasserschutzberichtes zu berücksichtigen und den Unterbau der Holzbrücke diesen Gegebenheiten anzupassen. Die neue historische Holzbrücke soll so hochwassersicher gebaut werden. Mit dieser Teilmassnahme wird Mellingen zur Perle der Altstädte im Aargau aufgewertet. ***Mellingen die historische Altstadt in der unversehrten natürlichen Reusslandschaft.***

2. Auszug aus Anhörungsbericht: „Die Untersuchungen über die Umweltverträglichkeit (UVP) kommen zum Schluss, dass die Umfahrung Mellingen mit dem neuen Reussübergang, den Eingriffen in die geschützten Reussufer und in ökologisch sensible Landschaftselemente zwischen Birrfeldstrasse und Lenzburgerstrasse eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung zulässige Sanierungsmassnahme für die Stadt Mellingen darstellt.“

Falsch!!! Schutzgebiete von nationaler Bedeutung werden aufs schwerste beeinträchtigt und teilweise zerstört!! Für immer!!! Wie unter Punkt 1 und 2 bereits erwähnt, wurden für die UVP selektiv nur solche Daten verwendet, welche das Projekt nicht in Frage stellen und nicht



gefährden. Die UVP 2 wurde noch nicht gemacht, diese wird, wenn richtig durchgeführt aufzeigen, dass die Umfahrung so wie jetzt geplant gar nie gebaut werden kann.

Forderung: Der Kreditantrag an den Grossen Rat kann erst erfolgen, wenn die UVP 2 von einer unabhängigen, nicht an der Planung beteiligten Instanz durchgeführt wurde und die gesicherten Resultate für die Entscheidungsfindung zur Verfügung stehen.

3. Entschädigung für Instandstellung der an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte

Argumentation, siehe auch Teil III Abschnitt 1.

Die bestehende Reussbrücke soll nach der Inbetriebnahme des Abschnitt 1 in den Besitz der Gemeinde Mellingen überführt werden. Danach soll Mellingen für den Unterhalt und den Betrieb der Brücke die Verantwortung übernehmen. Betrieb und Unterhalt heisst aber auch die Verantwortung für den eventuellen Ersatz.

In der kantonalen Hochwasserplanung ist bereits die Nachbesserung der bestehenden Brücke mit einer hydraulischen Hebevorrichtung für den Fall eines grossen Hochwassers wie in unseren früheren Berechnungen zusammen mit der ETH und von der kantonalen Hochwasserplanung bestätigt, aufgezeigt wurde. Wenn die hydraulische Hebevorrichtung nicht zu realisieren ist, ist der Bau einer neuen Brücke geplant. Bevor die bestehende Brücke an die Gemeinde Mellingen übertragen wird, muss mit dem Kanton die Kostenregelung für diese Übergabe mit Ersatz der bestehenden Brücke geregelt werden. Die bestehende Brücke gehört zum Gesamtkonzept der Umfahrung. Die Kosten für den Ersatz oder die Nachbesserung der bestehenden Brücke müssen dem Projekt der Umfahrung belastet werden und im Kreditantrag an das Parlament inbegriffen sein.

Unter dieser Sichtweise kann der Ersatz der alten Stahlbrücke nur „historische Holzbrücke“ heissen

4. Auszug aus dem Anhörungsbericht: „Die Beeinträchtigung der betroffenen Landschaften durch die Umfahrung und die neue Reussbrücke wird bei Abwägung aller Vor- und Nachteile als ausgeglichen beurteilt.“

Das UVEK widerspricht im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost (Prüfbericht des Bundesauf) vom 12. 12. 08 dieser subjektiven Beurteilung auf schärfste.

Begründung: *Die Umfahrung Mellingen stellt einen bedeutenden Landschaftseingriff dar. (UVEK)*

- Die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) wird als mässig eingestuft.
- Die Betroffenheit ist relativ gering. Der historische Kern ist zwar betroffen, aber nur in seiner Querachse auf rund 200-300m.
- Die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross.

Ausgleichsmassnahmen, Ersatzmassnahmen: Die vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen sind minimal und verdienen diese Bezeichnung nicht einmal. Als Beispiel sei nur erwähnt, dass die Massnahme im Ägelmoos, das Abtragen der aufgeschütteten Humusschicht und



erstellen einer künstlichen Weiherzone aus der Sicht der Erhaltung der Biodiversität ein einzigartiger Zerstörungsakt an der Artenvielfalt ist.

Das Reussuferschutzdekret soll für den Bau der notwendigen Brücke über die Reuss, für ein Betondenkmal geändert, aufgehoben werden. Das kann und darf nicht sein. Das Projekt muss so geändert werden, dass die Anforderungen und Vorgaben des Reussuferschutzdekrets erfüllt sind und keine Änderung des Reussuferschutzdekrets notwendig ist.



TEIL IV: Forderungen und Anträge

Forderung: Aus all diesen Gründen muss auf die Realisierung des Abschnitts 2 ersatzlos verzichtet werden. Detailbegründung in den folgenden Paragraphen.

1. Schlussfolgerung Natur - Verkehr: Die Planung des Abschnitt 2 ist nicht ausgegoren und dilettantisch aufgegleist, bringt nur minime Entlastung in der Altstadt aber massivste Belastung im Natur- und Naherholungsgebiet. Die Lenzburgerstrasse zwischen Geerig und Gheid wird zur Stauzone aufgewertet. Der Verkehr Richtung Bremgarten wird sich seinen Weg via Birrfeldstrasse, Lenzburgerstrasse und Kreuzung St. Antoni suchen und diesen auch finden. Es ist der kürzeste und sinnvollste Weg von Brugg, Kreisel Birrfeldstrasse Abschnitt 1 nach Bremgarten. Das Kosten Nutzenverhältnis des Abschnitt2 ist schlecht. Die Eingriffe in Natur- und Naherholungsgebiet sind schwerstens, die Zerstörung der Umwelt massiv.

Antrag 1.1: Der Abschnitt 2 ist ersatzlos zu streichen, die Festlegung im Richtplan ist zu löschen.

Antrag 1.2: Die Linienführung im Abschnitt 1 muss optimiert oder neu geplant werden, damit keine Beeinträchtigung der geschützten Lebensräume für Pflanzen und Tiere mehr vorhanden sind oder diese zerstört werden. Die Reussbrücke muss neu projektiert werden, dabei ist sicherzustellen, dass die Vorgaben im Reussuferschutzdekret eingehalten werden.

Der Abschnitt 2 ist ersatzlos zu streichen und aus dem Richtplan zu entfernen. Als Ausgleichsmaßnahme für die durch den Bau der Umfahrung im Abschnitt 1 verursachten Beeinträchtigungen und Zerstörungen am Feuchtgebiet und des Naherholungsgebiets, soll im Bereich Franzosengraben, Ägelmoos bis zur Reuss ein erweitertes, zusammenhängendes Natur- und Auenschutzgebiet mit Naturlehrpfad für die Schulen der Umgebung bis 2020 sukzessive realisiert werden. Kostenfolge zu Lasten des Kantons und des Projektes der Umfahrung Mellingen.

2. Schlussfolgerung Natur - Ökologie: Abschnitt 1 der Umfahrung muss in Bezug auf Naherholung, Natur und Ökologie und Reussuferschutzdekret stark optimiert werden. Abschnitt 2 kann aus Gründen der schweren Beeinträchtigung oder Zerstörung von Naherholungsgebiet, Natur und Ökologie, der Uferschutzzone Franzosengraben nicht realisiert werden.

Antrag 2.1: Bevor der Kredit dem Grossen Rat vorgelegt werden kann, muss der Abschnitt 1 optimiert werden und mit der detaillierten UVP2 der Beweis angetreten werden, dass dieser Abschnitt 1 im Einklang mit Naherholung, Natur und Ökologie und Reussuferschutzdekret realisiert werden kann. Abschnitt 2 ist ersatzlos zu streichen und aus dem Richtplan zu entfernen.

Antrag 2.2: Weil durch eine wie vorgeschlagen durchgängige Lärmschutzanlage die Kosten exponentiell ansteigen würden, ein Kompromiss mit teilweisem Lärmschutz nicht akzeptierbar ist, ist auch das Thema Lärmschutz ein Punkt mehr, dass der Abschnitt 2 nicht realisierbar ist. Abschnitt 2 ist ersatzlos zu streichen und aus dem Richtplan zu entfernen



Antrag 2.3: Der Knoten St. Antoni muss mit oder ohne Abschnitt 2 als Kreiselschaltung umgesetzt und geändert werden, damit der Verkehr verflüssigt wird. Diese Anforderung ist zwingend notwendig, mit Kostenfolge für das Projekt.

Antrag 2.4: Die von uns bis jetzt angeführten Argumente sprechen alle klar gegen die Realisierung des Abschnitts 2. Es kommt deshalb nur der Verzicht auf den Abschnitt 2 mit gleichzeitiger Streichung des Richtplaneintrages in Frage kommen.

Wie aus den bisherigen Ausführungen ersichtlich ist, ist das Projekt aufzuteilen und wie folgt dem Parlament zu unterbreiten:

Antrag 2.5: Wegen denkbar schlechtem Kosten-/Nutzenverhältnis und massivem, unverhältnismässigem Landschaftseingriff, sei auf die Kreditbewilligung von Fr. 9'458'000.00 für den Abschnitt 2 zu verzichten.

Die Notwendigkeit für die Realisierung von Abschnitt 2 sei – sofern überhaupt – erst nach Inbetriebnahme des Abschnitts 1 u.a. aufgrund der Verkehrsentwicklung zu überprüfen. Diese Überprüfung wird frühestens 5 Jahre nach der Inbetriebnahme des Abschnitts 1 stattfinden.

Antrag 2.6: Bevor die bestehende Brücke an die Gemeinde Mellingen übertragen wird, muss mit dem Kanton die Kostenregelung für diese Übergabe mit Ersatz der bestehenden Brücke geregelt werden. Die bestehende Brücke gehört zum Gesamtkonzept der Umfahrung. Die Kosten für den Ersatz oder die Nachbesserung der bestehenden Brücke müssen dem Projekt der Umfahrung belastet werden und im Kreditantrag an das Parlament inbegriffen sein.

Nach Inbetriebnahme des Abschnitts 1 ist die Stahlbrücke abzureissen und durch eine Holzbrücke zu ersetzen. Diese Holzbrücke soll der historischen Brücke möglichst getreu nachgebaut werden. Es sind aber die neuesten Erkenntnisse des Hochwasserschutzberichtes zu berücksichtigen und der Unterbau der Holzbrücke ist diesen Gegebenheiten anzupassen. Die neue historische Holzbrücke soll hochwassersicher gebaut werden. Mit dieser Teilmassnahme wird Mellingen zur Perle der Altstädte im Aargau aufgewertet. ***Mellingen - die historische Altstadt in der unversehrten natürlichen Reusslandschaft.***

Anträge an den Grossen Rat

1. Für den Bau des Abschnitts 1 der Umfahrung Mellingen NK 268 sei ein Grosskredit von Fr. 19'878'000.00 zuzüglich den notwendigen in dieser Eingabe aufgeführten Verbesserungen und zuzüglich der Kosten für die Nachbesserung der bestehende Brücke oder deren Ersatz zu bewilligen, womit die Altstadt Mellingen vom Durchfahrtsverkehr entlastet werden kann.
2. Wegen denkbar schlechtem Kosten-/Nutzenverhältnis und massivem, unverhältnismässigem Landschaftseingriff, sei auf die Kreditbewilligung von Fr. 9'458'000.00 zuzüglich der notwendigen in dieser Eingabe aufgeführten Verbesserungen für den Abschnitt 2 zu verzichten.
3. Die Notwendigkeit für die Realisierung von Abschnitt 2 sei – sofern überhaupt noch notwendig – erst nach Inbetriebnahme des Abschnitts 1 als separates Projekt u.a. aufgrund der Verkehrsentwicklung zu überprüfen und dies frühestens 5 Jahre nach der Inbetriebnahme des Abschnitt 1.
4. Sofern Widererwarten eine Kreditbewilligung für Abschnitt 2 erfolgen sollte, seien mit dieser Kreditbewilligung - im Hinblick auf das auszuarbeitende Bauprojekt Abschnitt 2 - folgende bindende Auflagen zu verknüpfen:
 - 4.1 *Vom Kreisel Birrfeldstrasse bis zum Kreisel Lenzburgerstrasse sei auf der Westseite der Umfahrung ein durchgehend 2,0 m hoher, landschaftlich eingepasster Lärmschutzwall mit integrierter Fotovoltaik Anlage, mit ernsthafter Prüfung einer auf Pfählen gehängten Strasse und mit Integration und Erhaltung des heutigen Franzosengrabens, vorzusehen.*
 - 4.2 *Die geplante Überführung beim Büblikerweg sei zu überarbeiten und neu eine behindertengerechte, landschaftsverträgliche, zweckorientierte und schlank gehaltene Über- oder Unterführung für den Langsamverkehr, sowie eine alternative Lösung für den landwirtschaftlichen Güterverkehr, sowie der Erhaltung des Feldweges Richtung Schrebergärten für Fussgänger und als Zubringer für die Schrebergärten vorzusehen.*

- 4.3 **Die Verkehrssituation beim Knoten St. Antoni sei mit oder ohne Abschnitt 2 zu optimieren, dies z.B. mit Realisierung eines Kreisels sowie dem Aufzeigen von flankierenden Massnahmen zur Verhinderung von Schleich- bzw. Ausweichverkehr durch die Dörfer Wohlenschwil und Tägerig.**
- 4.4 **Nach Inbetriebnahme des Abschnitt 1 ist die Stahlbrücke abzurechen und durch eine Holzbrücke zu ersetzen. Diese Holzbrücke soll der historischen Brücke möglichst getreu nachgebaut werden. Es sind aber die neuesten Erkenntnisse des Hochwasserschutzberichtes zu berücksichtigen und der Unterbau der Holzbrücke ist diesen Gegebenheiten anzupassen. Die neue historische Holzbrücke soll hochwassersicher gebaut werden. Mit dieser Teilmassnahme wird Mellingen zur Perle der Altstädte im Aargau aufgewertet. Mellingen - die historische Altstadt in der unversehrten natürlichen Reusslandschaft.**

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen, im Interesse der künftigen Generationen, der Bürger von Mellingen und Wohlenschwil und im Namen aller unserer naturliebenden Besucher aus Nah und Fern, danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Verein Bye Bye Abschnitt 2

Präsident:

Vizepräsident

Charles Sigrist

Paul Vogler